

1

A cidade brasileira e a casa no século XIX

“À maneira de contas num colar; na cidade brasileira tradicional, as casas térreas e os sobrados se amoldam à topografia.”

Murillo Marx, Cidade brasileira, p. 98.

A cidade brasileira do início do século XIX era ainda a cidade tradicional, com as construções erguidas lado a lado no alinhamento de ruas tortuosas, acompanhando o sobe-e-desce dos terrenos e da topografia do lugar. Era a cidade com ruas de terra ou de pedra, com pouca ou nenhuma iluminação pública, sem transporte coletivo, sem água encanada ou sistema de esgoto; a cidade das janelas de rótula e dos beirais que protegiam as paredes contra as águas da chuva; a cidade das procissões e

do sagrado, dos adros das igrejas onde as pessoas se reuniam; a cidade onde os jardins públicos constituíam exceções, onde a vegetação ficava atrás dos muros e das casas; cidade das casas térreas de porta e janela e dos sobrados de dois, três, quatro, cinco pavimentos.

No século da Independência, do Império e da República, essa cidade se transformou ou começou a se transformar, havendo evidentemente casos de permanências.

Na arquitetura, rótulas e gelosias foram substituídas por vidraças importadas da Inglaterra; os “tigres” (ou barris), outra vez carregados por escravos que despejavam seu conteúdo nas ruas e nos mares, foram substituídos por sistemas de esgoto; da mesma forma a água, anteriormente trazida da fonte pelos escravos, começou a chegar às residências por tubulações importadas da Europa. As construções se afastaram dos limites do lote, dando lugar, inicialmente, ao jardim lateral e, em seguida, ao jardim frontal.

Nas cidades, surgiram os primeiros sistemas de iluminação pública e os meios de transporte conduzidos por animais de carga em substituição aos escravos. A rua ganhou status; deixou de ser um corredor escuro, “*para ir se iluminando a lampião de azeite de peixe*”²⁴.

Já em fins do século, muitas construções antigas foram demolidas e substituídas por edificações ecléticas. Às mudanças de ordem econômica, política e social corresponderam transformações na paisagem urbana.

Quatro cidades (três litorâneas e uma próxima ao litoral) acompanharam as intensas transformações do período em graus e momentos diferenciados: Rio de Janeiro, Recife, Salvador e São Paulo. Em outras cidades brasileiras, mais afastadas do litoral e, portanto, em menor contato com a Europa, essas mudanças se processaram de forma mais lenta e menos intensa,

24 FREYRE, Gilberto. *Sobrados e mucambos*. 16. ed. São Paulo: Global, 2006. p. 32. (Primeira edição: 1936).

tanto em relação às ruas, como em relação à arquitetura e à paisagem urbana. Essas quatro cidades são, portanto, exemplos da transformação acelerada do espaço urbano, podendo ser contrapostas a exemplares de permanências.

No Rio de Janeiro, a topografia levou a uma forma de ocupação em que as casas mais ricas, as igrejas e os conventos foram dispostos, inicialmente, no alto dos morros, enquanto as construções mais simples foram erguidas nas partes mais baixas da cidade. Somente depois de aterradas as áreas alagadiças – menos por esforços do governo que pela construção sucessiva de casebres “*quase dentro da própria lama*” –, os ricos desceram os morros, assenhoreando-se também das áreas mais baixas do espaço urbano, comprimindo a população pobre, que se viu forçada a habitar pequenos e desprezíveis pedaços de terra²⁵.

Nas primeiras décadas do século XIX, parte das construções de uso residencial do Rio de Janeiro correspondia a sobrados de dois pavimentos (alguns chegavam a três andares), feitos de granito ou tijolo, com paredes revestidas de cal de marisco²⁶. Internamente, possuíam sala de visitas, varanda, alcovas e cozinha²⁷. Após a chegada da Corte, o sobrado passou a apresentar detalhes neoclássicos na fachada e maior variedade programática. Alterou-se o sobrado; transformou-se a paisagem – não apenas com as modificações da casa, mas também com a construção de edifícios públicos, escolas, bancos, teatros, com o aterro de áreas alagadiças, com o calçamento de ruas e outras melhorias urbanas²⁸.

25 FREYRE, *Op. cit.*, p. 300-1.

26 Idem, *ibid.*, p. 306.

27 Idem, *ibid.*, p. 309.

28 Entre abril e novembro de 1808, foram fundados vários estabelecimentos no Rio de Janeiro, entre eles, a Fábrica de Pólvora, a Imprensa Régia, a Junta do Comércio, o Banco do Brasil e a Escola Médico-Cirúrgica. Nos anos seguintes, foram criados a Biblioteca Nacional, a Academia de Belas Artes, o Jardim Botânico, o Teatro de São João, a Contadoria da Marinha e a Guarda Real. (v. FLEIUSS, Max. *História da cidade do Rio de Janeiro*. São Paulo: Melhoramentos, 1928. p. 154.) Nesse mesmo período,

Em 1821, a população da cidade era composta por 112.695 habitantes – denotando um crescimento de mais de 100% em relação à população do ano de 1799²⁹. Parte desse crescimento deveu-se à transferência da Corte, que “*tomou as proporções de verdadeira invasão, superlotando o Rio de Janeiro*”³⁰. Considerando-se que a cidade não apresentava opções de habitação para os recém-chegados, o problema foi resolvido por meio do decreto da Aposentadoria Real, que intimava o proprietário ou morador a desocupar o imóvel para o estabelecimento de funcionários e fidalgos portugueses, mediante uma solicitação feita ao juiz aposentador, o qual mandava o meirinho escrever as iniciais “P. R.” (Príncipe Regente) junto à porta do edifício requisitado³¹. É provável que a maioria das edificações solicitadas correspondesse a sobrados – o tipo de habitação urbana mais requintado da época. O fato comprova, por outro lado, a inexistência de casas (ou sobrados) excedentes, uma vez que foi necessário que os moradores deixassem suas residências para dar abrigo aos europeus³².

foram aterrados pântanos, atoleiros, lagoas “*infectas*” e a área de mangues, para edificação da Cidade Nova. Junto às grandes chácaras existentes, abriram-se ruas e construíram-se outras residências com alpendre e capela. (Idem, *ibid.*, p. 158.) Na “*Cidade Velha*”, foram proibidas as rótulas. (v. COARACY, Vivaldo. *Memórias da cidade do Rio de Janeiro*. 3.ed. São Paulo: Edusp, 1988, p. 162 / Primeira edição: 1955.) Os trabalhos de calçamento e melhoria das ruas teve início ainda na década de 1820. (v. TOURINHO, Eduardo. *Revelação do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964, p. 258.)

29 Em 1799, o Rio de Janeiro possuía uma população de 43.376 habitantes. (FLEIUSS, *Op. cit.*, p. 163 e 144.)

30 Estas iniciais eram interpretadas segundo um outro significado pelos moradores despejados de suas residências, para os quais “P. R.” era equivalente a “*Ponha-se na Rua*”. (COARACY, *Op. cit.*, p. 83.)

31 Idem, *ibid.*, p. 84.

32 O Rio de Janeiro não era ainda uma cidade de grandes proporções, como as grandes cidades europeias. Em 1828, possuía “*noventa ruas, onze largos, duas praças, dezesseis travessas, trinta e cinco becos, treze praias, uma ladeira e seis morros*”. (FLEIUSS, *Op. cit.*, p. 172.) Suas ruas eram iluminadas por cerca de 550 lâmpões públicos, (Idem, *ibid.*,

Ao longo de todo o século XIX, foram muito comuns também as chácaras nos bairros nobres do Rio de Janeiro ou nos arredores da cidade. Em meados do oitocentos, existiam várias delas na Glória, em São Cristóvão, no Andaraí e em Santa Teresa³³. Na segunda metade do século XIX houve um aumento considerável tanto no número de chácaras como no número de solares nos bairros mais ricos da cidade, habitados então por portugueses e brasileiros abastados, por latifundiários e donos de fazendas, por senhores de engenho e criadores de gado que almejavam uma casa junto à Corte³⁴. Com o crescimento urbano, esse tipo de habitação chegou a ser, em alguns casos, preferido em relação ao sobrado, seja pelo modo de vida que proporcionava, seja pelas áreas ajardinadas que circundavam a residência, garantindo melhor iluminação e ventilação aos cômodos internos.

Das melhorias urbanas realizadas no Rio de Janeiro e em outras cidades brasileiras durante o século XIX, duas merecem destaque pelas alterações que provocaram na casa: a implantação da rede de esgoto e a implantação do sistema de água encanada.

A primeira teve início apenas em 1862³⁵. Até então, os escravos eram incumbidos da tarefa de transportar os resíduos das residências para as praias ou locais destinados a este fim

p. 172) e só foram cobertas com paralelepípedos em meados do século XIX. (v. CRULS, Gastão. *Aparência do Rio de Janeiro. Notícia histórica e descritiva da cidade*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1952. p. 371.)

33 TOURINHO, *Op. cit.*, p. 259.

34 CRULS, *Op. cit.*, p. 377. A difusão das chácaras ajardinadas teve de certa forma um efeito semelhante ao da abertura de fazendas, com a destruição da vegetação nativa. Na Tijuca, as fazendas abertas no início do século e as queimadas subsequentes praticamente acabaram com a vegetação, de tal modo que em 1861 teve início o trabalho de reflorestamento dessa parte da cidade, com sementes e mudas da flora fluminense. Em apenas um ano foram plantadas cerca de oito mil árvores, como o pau-brasil, o jacarandá e o jequitibá. (Idem, *ibid.*, p. 373)

35 COARACY, *Op. cit.*, p. 145.

– como o Campo de Santana –, em barris denominados “tigres”. Ao entardecer, as ruas do Rio de Janeiro eram “abandonadas” pelos usuários comuns no momento em que os escravos, com os tigres à cabeça, passavam de um lado para o outro, deixando para trás um rastro de sujeira e imundícies, tantas vezes observado pelos viajantes.

As obras para fornecimento de água encanada foram iniciadas na década seguinte, em 1876. Entretanto, dois anos depois, em 1878, muitos habitantes da cidade ainda se serviam dos chafarizes – alguns do período colonial³⁶.

Os palácios e palacetes que se difundiram na paisagem urbana da segunda metade do século XIX já possuíam tubulação de água e esgoto (importada da Europa), apresentando em seu programa de necessidades banheiros e cozinhas com água encanada.

“Palácios e palacetes mandados construir pelos grandes da terra, frequentemente fazendeiros de café a que o braço escravo trazia o dinheiro fácil e farto – nas suas plantas, confiadas a arquitetos de escola, predominava a linha clássica e repetiam-se modelos já experimentados na França e na Itália.”³⁷

Pela primeira vez no Brasil, um número significativo de residências urbanas passou a ser projetado por “*arquitetos de escola*”. Até então a maior parte das casas era erguida por pedreiros, canteiros, carpinteiros, marceneiros e outros profissionais da construção civil³⁸.

36 COARACY, *Op. cit.*, p. 164-5.

37 CRULS, *Op. cit.*, p. 383.

38 CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p. 315. Eram imprescindíveis, nessa produção, o pedreiro e o carpinteiro. O primeiro ficava responsável pela fundação e pelas paredes do edifício; o segundo, pela cobertura, assoalho, forro e demais partes da construção em que era empregada a madeira. (Idem, *ibid.*, p. 315)

A cidade iniciou o século com sobrados e casas térreas erguidos à maneira tradicional, em ruas pouco iluminadas, sem arborização urbana e sem calçamento, e finalizou o período com solares e palacetes ajardinados, implantados em ruas arborizadas, iluminadas e calçadas, com rede de esgoto e sistema de água encanada. Em contraposição, o Rio de Janeiro se transformou também na cidade dos cortiços e estalagens – as habitações dos homens livres sem recursos, alguns deles, antigos escravos.

O Recife, já à época do domínio holandês, apresentou um desenvolvimento urbano bastante expressivo em comparação às outras cidades brasileiras do período colonial. Nele, foram construídos sobrados de quatro andares, palácios, pontes³⁹, canais, igrejas, sinagogas, lojas, armazéns e oficinas, alguns dos quais permaneceram na paisagem recifense do oitocentos⁴⁰.

Freyre caracteriza a cidade como um “*meio termo entre ilha e península*”, inter-relacionando a essa característica física a difusão do sobrado quase sem quintal. Um sobrado fechado em si mesmo, às vezes com a fachada (principal ou posterior) dando para o rio; um tipo de casa “*mais estreito e magro*”⁴¹.

Nos últimos anos do período colonial e nos primeiros da Independência, tornou-se comum também no Recife a casa-grande de sítio, onde os moradores mais ricos da cidade podiam descansar sem se afastar muito dos sobrados urbanos. Eram casas de um pavimento, cobertas por telhados de quatro águas, com terraços “*acachapados*” e áreas ajardinadas onde eram frequentes as laranjeiras, as goiabeiras, os coqueiros e os cajueiros⁴².

39 A construção de pontes, desde a época do domínio holandês, viabilizou a passagem de parte da população mais rica da “*quase-ilha do Recife para a ilha de Antônio Vaz*”, onde se implantaram casas quase de campo, ficando a “*quase-ilha do Recife*”, como bairro do comércio, dos judeus e dos pequenos funcionários. (FREYRE, *Op. cit.*, p. 273-4)

40 Idem, *ibid.*, p. 107.

41 Idem, *ibid.*, p. 272.

42 Idem, *ibid.*, p. 308.

Em oposição a essas construções semiurbanas e ao sobrado de cidade, surgiram os mucambos nas áreas alagadiças, caracterizando um tipo de habitação mais vegetal, coberto com sapé ou com folhas de palmeira. Aos antagonismos sociais correspondeu um antagonismo de qualidade de material e de zona ou de localização da casa – com os sobrados nas áreas privilegiadas do espaço urbano e o mucambo na “*zona-lama, mangue, beira de riacho*”⁴³.

Recife, no século XIX, foi de fato a cidade do sobrado e do mucambo – e das casas de sítio situadas em seus arredores. Cidade de contrastes entre o terreno enxuto e as áreas alagadiças; entre o senhor e o escravo; o branco e o negro – e o mulato. Cidade banhada por rios, a exigir outras soluções arquitetônicas e urbanísticas, resultando em uma paisagem urbana bastante peculiar.

– *O Recife é realmente tão bonito como dizem?*

– *Creio que poucas cidades do mundo lhe poderão disputar em encantos de perspectiva e beleza de situação.*

– *Nem o nosso Rio de Janeiro? Perguntou Aurélia com um sorriso.*

– *O Rio de Janeiro é sem dúvida superior na majestade da natureza; o Recife porém prima pela graça e louçania. A nossa Corte parece uma rainha altiva em seu trono de montanhas; a capital de Pernambuco será a princesa gentil que se debruça sobre as ondas dentre as moitas de seus jardins.*

– *É por isso que a chamam Veneza brasileira.*

– *Não conheço Veneza; mas pelo que sei dela, não posso compreender que se compare (...) com as lindas várzeas do Capibaribe, toucadas de seus verdes coqueirais, a cuja sombra a campina e o mar se abraçam carinhosamente.*⁴⁴

43 FREYRE, *Op. cit.*, p. 350.

44 ALENCAR, José de. *Senhora*. 15 .ed. São Paulo: Ática, 1987. p. 53. (Primeira edição: 1875).

Na “*Veneza Brasileira*”, diversas pontes foram reconstruídas no século XIX, ruas e bairros foram aterrados, ruas foram alinhadas, calçadas e iluminadas⁴⁵; foram criados hospitais, escolas, casas de caridade, jornais⁴⁶; ergueram-se caixas d’água e reservatórios; expandiu-se o sistema de água encanada⁴⁷.

Em meados do século XIX, o Recife já era a terceira cidade do Brasil, com uma população de aproximadamente 50.000 habitantes⁴⁸. Havia então quatro bairros de maior importância: os bairros do Recife e de Santo Antônio (onde era intenso o comércio), a Boa Vista (local das chácaras e residências mais amplas) e o bairro de São José. Por essa época surgiram as primeiras pequenas indústrias ligadas aos setores algodoeiro e açucareiro, voltados à exportação⁴⁹.

45 Em 1822, a então denominada Vila do Recife (elevada à categoria de cidade em 1823) foi iluminada com azeite de carrapato (mamona), sendo levantado nesse mesmo ano o Farol da Barra. (v. FRAGOSO, Danilo. *Velhas ruas do Recife*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1971. p. 19.) Destaca-se, entretanto, a atuação de Francisco do Rêgo Barros, o Conde da Boa Vista, presidente de Pernambuco de 1837 a 1844, que trouxe para o Brasil engenheiros como Pierre Victor Boullitreau e Louis Leger Vauthier, com a intenção de realizar melhorias urbanas. (Idem, *ibid.*, p. 19) Durante seu governo, foram aterradas as áreas situadas atrás do Convento do Carmo e em frente ao Hospício dos Frades de Jerusalém; ampliou-se o calçamento das ruas, foram realizadas obras no cais e expandiu-se o sistema de água encanada. (v. SETTE, Mário. *Arruar: história pitoresca do Recife antigo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Casa do Estudante, 1952. p. 48 / Primeira edição: 1948) A instalação do sistema de iluminação a gás na cidade teve início ainda na década de 1840. (FRAGOSO, *Op. cit.*, p. 30)

46 O primeiro jornal do Recife, a *Aurora Pernambucana*, foi publicado em 1821.

47 Nas primeiras décadas do século XIX, a água era colhida em cacimbas ou trazida em canoas de Olinda. (v. GOMES, Edvânia Torres Aguiar. *Recortes de paisagens na cidade do Recife: uma abordagem geográfica*. Tese de doutoramento. São Paulo: FFLCH-USP, 1997. p. 98.) Somente em 1837 foi autorizada a contratação de serviço para implantação de sistema de água encanada, pela Companhia do Beberibe. Quase dez anos depois, em 1846, foi inaugurada a caixa d’água da rua do Pires, que se tornou o reservatório mais importante da cidade. (SETTE, *Op. cit.*, p. 215)

48 GUERRA, Flávio. *Evolução histórica de Pernambuco*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1972. p. 43.

49 GOMES, *Op. cit.*, p. 269.

Nos últimos anos do século XIX, a maioria das ruas da cidade já estava coberta com paralelepípedos, e nas vias de maior importância existiam árvores plantadas ao longo do calçamento⁵⁰. A população, em 1893, era de 150.000 habitantes – três vezes a população de meados do século⁵¹.

Foi também nesse momento que se consolidou o Ecletismo nas construções do Recife, principalmente na “*arquitetura de arrabalde, modificada desde a primeira metade do século com franceses e sobretudo ingleses*”⁵². Enquanto isso, multiplicavam-se os mucambos nas áreas alagadiças – a paisagem das construções mais simples, erguidas com a técnica mais rudimentar, em oposição à paisagem das construções de tijolo, mais amplas, erguidas segundo os moldes do ecletismo.

Mas se Recife era uma cidade caracterizada pelos rios e o Rio de Janeiro, uma cidade marcada pelos morros e colinas, Salvador era marcada por uma grande falha, que dividia a cidade em duas: Cidade Alta e Cidade Baixa⁵³.

*“A cidade baixa da Bahia, como a do Porto, é estreita, pois há pouco espaço entre a colina e a água. Por isso as casas são mais elevadas que na cidade alta e, mesmo no século XVIII, elas se estendiam em fileira delgada e estreita (...). No meio da área central, atravancada de docas e mercados, localizam-se as grandes rampas de subida, de inclinação acentuada, cortando em diagonal a face da escarpa, exatamente como no Porto e Lisboa. No alto ficavam as portas de S. Bento, a extremidade sul da cidade alta.”*⁵⁴

50 GOMES, *Op. cit.*, p. 100.

51 Idem, *ibid.*, p. 270.

52 ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. *O pântano e o riacho: a formação do espaço público no Recife do século XIX*. Tese de doutoramento. São Paulo: FFLCH-USP, 2001. p. 320-1.

53 MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. p. 45.

54 ALVES, Marieta. *História, arte e tradição da Bahia*. Salvador: Prefeitura Municipal do Salvador, Departamento de Cultura, Museu da Cidade, 1974. p. 8.

Essa característica topográfica, aliada ao tipo de solo, criou empecilhos para o estabelecimento das edificações e muitas vezes favoreceu o desbarrancamento. Suas terras eram boas para hortas e pomares, mas pouco recomendáveis para a construção de edifícios⁵⁵. Segundo Kátia Mattoso, a própria morfologia do solo, quase sempre inclinado e úmido, o clima e a falta de conservação conjugaram-se desde os primeiros tempos de urbanização para provocar deslizamentos de terra e desabamentos de casas⁵⁶.

Em Salvador, desde os primeiros tempos, foi comum a rua comprida e larga, ladeada por residências. Suas casas se fechavam contra a rua e apresentavam quintais com palmeiras, coqueiros, tamareiras, laranjeiras, figueiras e outras árvores frutíferas⁵⁷. Fechavam-se contra a rua, mas davam as costas para o mar – sendo este avistado a partir dos quintais das habitações e das janelas da fachada posterior. As construções em meio à natureza, as áreas ajardinadas junto às construções, o mar ao fundo e as ruas compridas subindo e descendo ladeiras; aqui e ali, uma igreja, um largo, um pelourinho. Essa era a paisagem de Salvador.

A determinação do número de habitantes da cidade no início do século XIX não é precisa, uma vez que os limites da capitania mudaram, as divisões administrativas também e a Bahia perdeu territórios na década de 1820. O primeiro levantamento controlado data de 1872 e atribui à cidade de Salvador e seu termo 129.109 habitantes e cerca de 15.000 casas⁵⁸.

A cidade, em geral, era mal abastecida de gêneros alimentícios. A atividade principal de Salvador era o comércio, sendo frustradas as tentativas de implantação da indústria em meados do oitocentos⁵⁹. Essa feição comercial determinou a

55 MATTOSO, *Op. cit.*, p. 46.

56 Idem, *ibid.*, p. 449.

57 SOUSA, Gabriel Soares de. *Notícias do Brasil*. São Paulo, s. n., s. d., cap. VII *apud* FREYRE, *Op. cit.*, p. 272.

58 MATTOSO, *Op. cit.*, p. 87 e 121.

59 Idem, *ibid.*, p. 487.

característica de certos trechos da cidade, como as áreas junto ao mar, onde havia bazares, lojas e mercados, sendo possível encontrar todo tipo de mercadoria – desde legumes frescos até escravos⁶⁰.

Sobre as ruas, lançavam-se os detritos e as águas usadas – não obstante as tentativas da Câmara Municipal de disciplinar a população e dirimir essa falta de higiene. A situação era pior na Cidade Baixa, que “*recebia forçosamente o afluxo de todas as valas e todas as imundícies das casas construídas acima, embora regulamentos obrigassem os habitantes da Cidade Alta a recolher os dejetos longe do mar*”⁶¹.

Não havia sistema de esgoto e o odor era ainda pior nas áreas da Cidade Baixa onde se vendiam produtos perecíveis, como carnes, peixes ou frutas. A Cidade Baixa era sempre descrita como uma cidade suja⁶². A Cidade Alta “*era apenas um pouco menos suja que a Cidade Baixa*”, multiplicando-se em relação a essa área as posturas que proibiam o lançamento de detritos e águas usadas nas ruas ou mesmo a passagem de animais. A questão da higiene, mais do que a do calçamento ou pavimentação das ruas, era tema constante nos debates dos conselhos do município⁶³.

Não obstante, na segunda metade do oitocentos, o panorama geral era de uma cidade marcada pelo verde – e pelo início da segregação espacial, com o bairro de Vitória tornando-se cada vez mais aristocrático e o bairro (ou paróquia) da Penha assumindo um caráter popular⁶⁴. Aliás, uma das mudanças mais expressivas em relação aos espaços livres de Salvador deu-se com a difusão do jardim particular. Nas primeiras décadas do século XIX, Wetherell observou que se tornava comum o jardim ao redor das residências – jardim afrancesado que substituí

60 MATTOSO, *Op. cit.*, p. 436.

61 Idem, *ibid.*, p. 438.

62 Idem, *ibid.*, p. 438.

63 Idem, *ibid.*, p. 442.

64 Idem, *ibid.*, p. 440.

as áreas ajardinadas com poucas plantas, roseiras e árvores de fruto⁶⁵. Nestor Goulart chamou atenção para um “*fenômeno curioso*” que se processou em Salvador na segunda metade do século XIX, também relacionado ao jardim, quando a ladeira de São Bento, ao ser calçada, permitiu a incorporação de espaços necessários à formação de áreas ajardinadas em frente aos sobrados. Os limites dos lotes avançaram, não sendo possível recuar-se a arquitetura⁶⁶.

O ajardinamento, o calçamento das vias, a iluminação das ruas⁶⁷, a canalização de rios⁶⁸, mudanças na arquitetura e nos meios de transporte fizeram parte das transformações de Salvador no século XIX. Sua paisagem se modificou também com a construção das primeiras vilas operárias, situadas junto às fábricas, que anunciavam uma outra época, em que o trabalho escravo seria substituído pela mão-de-obra livre⁶⁹.

Da paisagem urbana de São Paulo, sabe-se que permaneceu praticamente inalterada do século XVI às primeiras décadas do século XIX⁷⁰. As ruas da cidade eram estreitas e tortuosas,

65 WETHERELL, James. *Stray notes from Bahia*. Liverpool: s. n., 1860. p. 149 *apud* FREYRE, *Op. cit.*, p. 254.

66 REIS FILHO, *Op. cit.*, p. 50.

67 Até 1826, não houve iluminação pública na cidade. Em 1829, foram instalados os primeiros lampiões a óleo de baleia, que forneciam pouca luz. A iluminação a gás generalizou-se apenas em 1862. (MATTOSO, *Op. cit.*, p. 443)

68 Na década de 1850, foram realizadas obras de canalização que cobriam parcialmente o rio das Tripas, sendo eliminadas da paisagem urbana as várias pontes e passarelas da era colonial. (MATTOSO, *Op. cit.*, p. 440)

69 v. BLAY, Eva. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias da cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985. p. 31.

70 Segundo Pierre Monbeig, entre 1800 e 1820, São Paulo era ainda “*uma boa cidadezinha provincial*”. (v. MONBEIG, Pierre. *Aspectos geográficos do crescimento de São Paulo*. São Paulo: Anhambí, 1958. p. 186) Mesmo na década de 1830, de acordo com Ernani da Silva Bruno, São Paulo “*não passava de uma povoação pobre*”. (v. BRUNO, Ernani da Silva. *História e tradições da cidade de São Paulo*. 2. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1954. p. 441 / Primeira edição: 1953) Até o aparecimento da imprensa em São Paulo foi tardio – seu primeiro jornal não-manual, o *Farol Paulistano*, surgiu apenas em 1827, ou seja, quase duas décadas

ladeadas por casas térreas e sobrados erguidos no alinhamento de lotes compridos e estreitos. Na linha do horizonte, destacavam-se apenas as torres das igrejas.

Os sobrados, em geral de dois pavimentos, eram construídos, da mesma forma que as casas térreas, com a técnica da taipa – característica das construções paulistanas dos três primeiros séculos de colonização. Mas era nas chácaras, onde as casas eram cercadas por jabuticabeiras, limoeiros e laranjais, que “os paulistas mais abonados preferiam morar, guardando melhor nessa vida semi-urbana o possível sabor da rural”⁷¹.

Segundo Carlos Lemos, do final do século XVIII até aproximadamente 1850⁷², a capital paulista apresentou escassas novidades arquitetônicas. Apesar de situar-se nas proximidades do Rio de Janeiro, não conheceu a difusão do neoclássico trazido pela Missão Artística Francesa, com raras exceções⁷³.

depois do primeiro periódico publicado no Rio de Janeiro. (v. TAUNAY, Afonso de E. *História da cidade de São Paulo sob o Império: 1842-1854*. São Paulo: Divisão do Arquivo Histórico, 1956-1977. p. 293) Por outro lado, segundo Gilberto Freyre, nas primeiras décadas do século XIX, São Paulo já era uma capital de certa importância, possuindo alguns sobrados, uma sucursal do Banco do Brasil, teatros, chácaras e lojas – “tão bem sortidas quanto as da Corte”. (FREYRE, *Op. cit.*, p. 144) A principal função econômica da cidade era a comercial, concentrada basicamente em duas ruas do velho núcleo: a rua da Quitanda e a rua das Casinhas. (v. MATOS, Odilon Nogueira de. “São Paulo no século XIX”. In: AZEVEDO, Aroldo de. *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, vol.II, p. 61)

71 FREYRE, *Op. cit.*, p. 307.

72 Em meados do oitocentos, surgiram as primeiras preocupações do poder público em relação à arborização de ruas e praças da cidade. (BRUNO, *Op. cit.*, p. 536) Desse período são também medidas mais amplas do poder municipal no sentido de valorizar as ruas e largos, como a proibição de que fossem despejadas águas residuais nas vias públicas e de que as rótulas de portas e janelas se abrissem para fora. Determinou-se ainda que os muros fossem caiados e cobertos de telhas e criou-se um serviço de limpeza com algumas carroças passando a recolher o lixo das casas mais pobres. As ruas centrais foram macadamizadas e certas ruas e largos foram arborizados nesse momento. (Idem, *ibid.*, p. 504)

73 LEMOS, Carlos. “Eclétismo em São Paulo”. In: FABRIS, Annateresa. *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel: Edusp, 1987. p. 72.

As alterações mais significativas na arquitetura paulistana ocorreram somente a partir da década de 1870, acompanhando as mudanças que se processaram na cidade de São Paulo. Essas mudanças, de acordo com Aroldo de Azevedo, podem ser explicadas por diversos fatores, entre eles: a expansão da cultura cafeeira; a ampliação das vias férreas no planalto paulista; a imigração; a entrada de capital estrangeiro; a criação do parque industrial paulistano; o êxodo da população rural e urbana em direção à capital paulista; e o loteamento de grandes propriedades, com a criação de novos bairros⁷⁴.

Para Ernani da Silva Bruno, foi de fato nas três últimas décadas do oitocentos que a cidade começou “*a perder certos elementos que lhe davam um caráter acentuadamente provinciano*”⁷⁵. Algumas obras de vulto, como a construção de pontes e viadutos (como o Viaduto do Chá), os aterramentos, o saneamento de certas áreas, a implantação dos serviços de água e esgoto e a difusão da iluminação a gás (posteriormente substituída pela iluminação elétrica), contribuíram para dar a São Paulo um aspecto moderno⁷⁶. De 1890 a 1900, a população passou de 64.934 habitantes para 239.934, refletindo esse crescimento o afluxo de imigrantes, principalmente italianos⁷⁷.

Na arquitetura e em sua forma de implantação no lote, as mudanças se consolidaram nesse período com a imigração e a

74 AZEVEDO, Aroldo de. “São Paulo, cidade trilionária”. In: *A cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958. p. 12-3.

75 BRUNO, *Op. cit.*, p. 908. Esse período foi marcado pela abertura de novas ruas e pelo calçamento de ruas antigas pelo sistema de paralelepípedos; (Idem, *ibid.*, p. 970) pela substituição dos lampiões a gás durante a presidência de João Teodoro (de 1872 a 1875); (v. TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: três cidades em um século*. 2. ed. São Paulo: Duas Cidades, 1983. p. 70) pelo aterro da várzea do Carmo, pela melhoria das ruas do Brás e pela ligação deste bairro ao centro da cidade; (TAUNAY, *Op. cit.*, p. 204) pela constituição da Companhia Cantareira, em 1877, com o objetivo de amenizar o problema do abastecimento de água potável; (v. TAUNAY, *Op. cit.*, p. 442 e TOLEDO, *Op. cit.*, p. 71) e por outras melhorias urbanas.

76 MATOS, *Op. cit.*, p. 94.

77 Idem, *ibid.*, p. 61.

difusão do Ecletismo. Da mesma forma que no Rio de Janeiro e em outras cidades brasileiras, inicialmente as construções foram se libertando dos limites laterais do terreno. Surgiu a casa de porão alto, com recuo lateral e jardim ao lado da residência. Em seguida, a construção se despreendeu do alinhamento, dando lugar ao jardim frontal. Em um terceiro momento, apareceu isolada no lote, cercada por jardins – já à época das vilas e palacetes⁷⁸. Por outro lado, espalhavam-se pela cidade os cortiços – construções precárias que abrigavam as camadas mais pobres da sociedade. Desse modo, São Paulo passou a compor-se por duas cidades: a cidade dos palacetes, das ruas largas e arborizadas, calçadas e iluminadas, e a cidade dos cortiços e vilas operárias, das ruas sem calçamento e sem arborização.

Os antigos sobrados de taipa, com seus largos beirais, foram substituídos por casas e palacetes de tijolo erguidos segundo um outro padrão arquitetônico. Mudaram a forma de implantação no lote e o programa da residência paulistana; alterou-se igualmente a fachada – o aspecto externo da habitação. Os cortiços e as vilas operárias, construídos junto às fábricas, conferiram um aspecto diverso à paisagem; os antagonismos sociais ficaram mais evidentes na forma de construção do espaço urbano da capital paulista. As ruas dos bairros ricos se modernizaram; mas nos bairros mais pobres, muitos deles situados além Tamanduateí (o rio que separava as duas cidades), os problemas urbanos se agravaram acompanhando o crescimento da cidade – não faltavam apenas habitações salubres nesses lugares, faltava água encanada, faltava sistema de esgoto, faltava arborização, iluminação pública, pavimentação. As casas eram construídas com materiais de menor custo; alguns cortiços sequer poderiam ser considerados casas no sentido do abrigo mínimo necessário.

No caso de São Paulo especificamente, a economia do café, a industrialização e a imigração foram responsáveis por boa parte dessas mudanças na casa e na paisagem. Os ricos fazendeiros

78 v. REIS FILHO, *Op. cit.*

e industriais ergueram palacetes projetados segundo modelos europeus; a imigração trouxe a mão-de-obra excedente para a indústria, gerando uma demanda por habitação e por infraestrutura urbana para a qual a cidade não estava preparada. A expansão urbana transformou a paisagem com a construção de casas em áreas cada vez mais distantes do centro. A paisagem homogênea de princípios do oitocentos deu lugar a uma paisagem de contrastes entre casas e bairros mais ricos e casas e bairros extremamente pobres.

Considerando-se essas quatro cidades brasileiras (Rio de Janeiro, Recife, Salvador e São Paulo) – exemplares de áreas urbanas que se modificaram de maneira expressiva durante o século XIX –, constata-se uma certa semelhança nas alterações de seus elementos morfológicos.

Em relação ao sítio, foram frequentes as modificações no relevo, com trabalhos de aterro e drenagem de áreas alagadiças; a canalização ou retificação de córregos e rios; a retirada da vegetação local para o estabelecimento das construções e a abertura de ruas (as quais foram posteriormente arborizadas empregando-se uma única espécie arbórea em contraposição à vegetação existente, composta por espécies variadas); e o ajardinamento de algumas áreas com espécies escolhidas pelo homem.

Nas construções, de um modo geral, observou-se a substituição das rótulas pelas janelas envidraçadas (mudança na fachada que alterava a relação do espaço interno da residência com o exterior); a substituição dos beirais por platibandas e dos telhados de duas águas por telhados de quatro águas; alterações no programa de necessidades com mudanças na forma de distribuição interna dos cômodos e com a criação de áreas com novas funções (como o *hall* de distribuição e o banheiro, assim que foi instalada a rede de esgoto); a substituição das alcovas por dormitórios com janelas (iluminados e ventilados); mudanças nos materiais e técnicas construtivas; a passagem do estilo tradicional para o neoclássico ou eclético de influência europeia; a

separação das funções de trabalho e moradia, que no início do século aconteciam na mesma edificação e em fins do oitocentos foram dissociadas, sendo distintos o local de trabalho e de moradia urbana; e mudanças na forma de distinguir a casa mais rica da casa mais pobre (enquanto no início do século XIX essa distinção se fazia pelo número de pavimentos e pela existência ou não de pisos assoalhados, sendo a casa térrea de porta e janela e chão de terra batida a construção urbana de uso residencial mais simples e os sobrados de dois, três ou quatro pavimentos, com piso assoalhado nos pavimentos superiores, as casas urbanas mais ricas, em fins do oitocentos distinguia-se uma da outra pela localização no espaço urbano e pela superposição ou não de funções nos cômodos internos – estar, repouso e serviço).

No que diz respeito ao lote, tornaram-se mais comuns aqueles com frente de maiores dimensões e menor extensão em contraposição aos antigos – estreitos e compridos. A forma de ocupação também mudou. As casas deixaram de ser erguidas no alinhamento e sem recuos laterais, isolando-se no lote – o que permitiu a criação de jardins (laterais e frontais) e possibilitou melhorias na iluminação e ventilação dos cômodos internos. Além disso, grades e muros passaram a ser empregados em maior número para marcar o limite dos lotes em relação ao espaço público (limite este antes determinado pela própria fachada do edifício) e os antigos muros de taipa ou de pedra deram lugar aos muros de tijolo.

As ruas antigas foram alinhadas e retificadas, calçadas e iluminadas, arborizadas ao longo de passeios criados ou pavimentados. Para as novas ruas adotou-se uma outra largura padrão, em virtude das modificações dos meios de transporte e do considerável aumento de sua quantidade no espaço urbano – algumas vias foram dimensionadas levando-se em conta a arborização, sendo ainda mais largas em comparação às antigas.

Na passagem da cidade colonial para a cidade imperial ou republicana, perderam a função o pelourinho e o chafariz;

surgiram os postes de iluminação e outros tipos de mobiliário urbano. As praças deixaram de ser os espaços vazios (ou adros) situados em frente às igrejas, delimitados pela fachada das construções, sem ajardinamento ou arborização, com a função de local de encontro e reunião, passando a ser o espaço delimitado por ruas, ajardinado e arborizado, com funções de estar, passagem e contemplação. O jardim particular perdeu a característica de “jardim-horta-pomar”, com as flores misturadas às hortaliças e às árvores frutíferas, tornando-se um jardim ornamental, onde predominavam as rosas; o jardim público tornou-se local de passeio, contemplação e encontro e não apenas um “jardim de plantas”, como foi inicialmente, com o cultivo de espécies para exploração econômica. Em relação aos equipamentos urbanos, essas quatro cidades brasileiras, como muitas outras, também se transformaram em seus subterrâneos, com a disposição de tubulações e galerias para abastecimento de água, com a rede de esgoto e com o sistema para recolhimento das águas pluviais – os elementos urbanísticos que não se vêem, mas transformam o sítio em profundidade, como observa Murillo Marx⁷⁹.

Ao norte do país, a floresta amazônica praticamente impôs uma localização peculiar às vilas, cidades e povoações: às margens de rios que constituíam o único meio de comunicação com outras cidades e com o exterior. Circundados pela floresta, esses aglomerados urbanos mantinham um contato restrito com outras áreas e cidades do país. Assim, as influências que recebiam ou eram de cidades próximas ou da Europa, especialmente de Portugal. A população resultava quase sempre da mistura de imigrantes portugueses (ou de descendentes de lusitanos) com índios, sendo menor o contingente africano nessas localidades.

Segundo o “Relatório sobre o estado das povoações do Rio Negro”, publicado em 1862, a maior parte das povoações situadas ao longo desse rio possuía um número extremamente reduzido de casas, algumas das quais inacabadas. Na Vila de Barcelos, por

79 MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Edusp, 1980. p. 113.

exemplo, havia dezenove casas particulares, todas elas habitadas, mas apenas nove rebocadas. Em Castanheiro havia, em 1861, seis casas, seis telheiros e uma igreja – todos cobertos de palha. Na povoação de São Pedro existiam cinco residências cobertas de palha, além da igreja local. Nessas povoações, não havia mais do que uma ou duas ruas, normalmente paralelas às margens do rio⁸⁰. A maior parte de seus habitantes ou era índio ou mameluco, sendo raros os brancos que habitavam essas localidades⁸¹. De acordo com esse mesmo relatório, as povoações do Rio Negro entraram em decadência a partir de 1833, tanto pelos ataques contínuos de “tribos selvagens”, como pelas “febres intermitentes”, que levaram ao desaparecimento de alguns dos antigos povoados⁸².

Considerando-se essas povoações, com cinco, seis, oito casas, ou mesmo dezessete, dezenove, vinte e uma ou trinta e três casas (como São Gabriel), algumas vezes rebocadas e caiadas, outras vezes cobertas de palha, localidades com cerca de cinquenta, cem ou duzentas construções eram, comparativamente, de maior importância para a região – como Manaus e Belém do Pará.

A província do Amazonas foi criada em 1850, separando-se, depois de um longo período, da província do Grão-Pará – a maior do Império, constituída pelos territórios que hoje correspondem aos Estados do Pará, do Amazonas, do Amapá, de Roraima e de parte do Estado de Rondônia⁸³. Como capital da província foi escolhida a cidade da Barra do Rio Negro, antiga denominação de Manaus⁸⁴.

As origens desta cidade remontam a 1669, quando foi erguida a fortaleza de São José do Rio Negro. Ao redor dessa

80 “Relatório sobre o estado das povoações do Rio Negro”. *Relatório da Província do Amazonas*. Assembléia Legislativa Provincial. Documento 4. Manaus: Typographia de Francisco José da Silva Ramos, 1862. p. 5-7.

81 Idem, *ibid.*, p. 21.

82 Idem, *ibid.*, p. 21.

83 TAPAJÓS, Vicente. *A Amazônia no século XIX*. Manaus: Fundação Cultural do Amazonas, 1979. p. 29 e 117.

84 Idem, *ibid.*, p. 117.

fortaleza, estabeleceu-se, em 1791, a sede da capitania de São José do Rio Negro, mas somente em 1832 o lugar da Barra passou a vila com o nome de Manaus, e apenas em 1848 Manaus foi elevada à categoria de cidade⁸⁵.

Em fins do século XVIII, Alexandre Rodrigues Ferreira esteve na “Fortaleza da Barra”, durante sua “Viagem filosófica ao Rio Negro”. Ferreira descreve o lugar da seguinte forma:

“Está a fortaleza fundada na frente de uma povoação de índios e alguns moradores brancos, a qual se divide em dois bairros ao longo da margem boreal: ambos ocupam uma porção da barreira que medeia entre os dois igarapés da Tapera dos Maués, e dito dos Manaus. Porém a porção da barreira, que serve de base ao primeiro bairro, onde estavam situadas a matriz e ambas as residências do reverendo vigário e do comandante, é mais alta e mais avançada sobre o rio, do que a do segundo bairro, onde só há oito casas. Uma e outra são bordadas de grandes lajes de pedra, com interrupções pouco sensíveis.

Pelo tabuleiro superior da barreira ao primeiro bairro, está disposto o arruamento das casas sobre três linhas de fundo; contam-se dez na frente, incluídas as residências (...). Na segunda linha ao fundo contei onze e na terceira catorze. Havia em todas elas algum vazio por encher; além de seu alinhamento não ser o mais geométrico.”⁸⁶

Ao anunciar-se o século XIX, Manaus era ainda uma pequena povoação, com cerca de quarenta casas térreas – muitas cobertas de palha. Não havia adquirido a categoria de vila e menos ainda a de cidade. E segundo Ferreira, antes de se formalizar essa povoação, não existiam nela mais dos que algumas palhoças habitadas por índios⁸⁷.

85 TAPAJÓS, *Op. cit.*, p. 123.

86 FERREIRA, Alexandre Rodrigues. *Viagem filosófica ao Rio Negro*. s. n.t., p. 576-7. (Século XVIII)

87 Idem, *ibid.*, p. 579.

Spix e Martius estiveram em Manaus entre 1817 e 1820. De acordo com informações que receberam, o número da população estava em torno de três mil, considerando-se as famílias que moravam nas fazendas e pesqueiros. As construções eram todas de pau-a-pique, quase exclusivamente térreas, e distribuídas em ruas irregulares⁸⁸.

Em meados do século, segundo a descrição de Alfred Wallace, essas ruas ainda não apresentavam qualquer tipo de calçamento, sendo “*esburacadas e cheias de altos e baixos*”. A população era calculada, nessa época, em cinco ou seis mil pessoas, e composta em sua maior parte por índios e mestiços⁸⁹.

Na década de 1850, Manaus ainda não parecia exatamente uma cidade ao olhar estrangeiro:

*“Manaus está na verdade lindamente situada. As ruas da cidade, se é que se pode falar de ruas ou duma cidade, consistem em meros lanços, términos, esquinas e interrupções. Sobe-se e desce-se. Quase por toda a parte, o largo, tranquilo e escuro rio (...).”*⁹⁰

E mesmo na década seguinte, entre 1865 e 1866, Manaus era descrita como “*um pequeno aglomerado de casas, metade das quais (...) prestes a cair em ruínas*”⁹¹. Ou seja, entre 1800 e 1860, foram poucas as transformações ou melhorias urbanas processadas em Manaus. Nem o número de casas aumentou demasiadamente, nem a qualidade das ruas e das edificações melhorou de modo considerável.

88 SPIX, Johann Baptist Von. *Viagem pelo Brasil: 1817-1820*. Trad. Lúcia Furquim Lahmeyer. São Paulo: Edusp, 1981. p. 139-40. (Primeira edição: 1824-1832). Nessa época, a povoação era denominada “Fortaleza da Barra do Rio Negro”.

89 WALLACE, Alfred Russel. *Viagens pelos rios Amazonas e Negro*. Trad. Eugênio Amado. São Paulo: Edusp, 1979. p. 109-10. (Primeira edição: 1853).

90 AVÉ-LALLEMANT, Robert. *No rio Amazonas*. Trad. Eduardo de Lima Castro. São Paulo: Edusp, 1980. p. 101. (Primeira edição: 1860).

91 AGASSIZ, Louis. *Viagem ao Brasil: 1865-1866*. Trad. João Etienne Filho. São Paulo: Edusp, 1975. p. 127. (Primeira edição: 1868).

O exame dos Relatórios da Província do Amazonas e da Província de Manaus, publicados entre 1861 e 1887, revela que a preocupação com a melhoria das ruas apareceu tardiamente (na década de 1870), e que a iluminação a querosene foi substituída pela iluminação a gás apenas na década de 1880 – quando tiveram início também as obras referentes ao projeto de abastecimento de água do engenheiro Lauro Baptista Bitencourt, com a criação da Represa da Cachoeira Grande⁹². Tudo um pouco tardio em comparação com algumas cidades litorâneas, como o Rio de Janeiro, Recife e Salvador.

Essas transformações urbanas, tanto em Manaus como em outras cidades situadas ao norte do país, dependeram das condições econômicas geradas no período áureo da borracha, sem as quais muitas cidades teriam permanecido estagnadas nas últimas décadas do século XIX.

Mesmo Belém, apesar de sua posição estratégica (interligando o interior da região amazônica ao mar), teve um crescimento difícil e lento ao longo do oitocentos, como os demais núcleos da região.

As primeiras décadas do século XIX foram marcadas por um declínio econômico (decorrente da queda do preço do cacau) e por problemas políticos que tiveram seu ápice na Cabanagem⁹³. Além disso, em meados do século (mais precisamente em maio de 1855), chegou ao Pará o navio “Deffensor”, que vinha do Porto com colonos para o Brasil. Esse navio, com capacidade para 222 passageiros, transportou 322 pessoas, das quais 36 morreram a bordo, vítimas de cólera, sendo a verdadeira

92 v. *Relatórios da Província do Amazonas*. Assembléia Legislativa Provincial. Manaus: Typographia de Francisco José da Silva Ramos, 1861-1868. v. *Relatórios da Província de Manaus*. Manaus: Typographia do Amazonas, 1869-1887.

93 VEIGA, Débora de Fátima Lima. *Os mercados de Belém: um estudo sobre a preservação da arquitetura do ferro*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU-USP, 2007. p. 21-4. A Cabanagem foi um movimento de camponeses, escravos e soldados que tomaram o poder durante cerca de dezesseis meses na capital da província do Grão-Pará.

causa da morte desses passageiros ocultada pelas autoridades portuguesas, que temiam prejuízos econômicos caso a pandemia fosse notificada⁹⁴. Com a chegada desse navio, surgiu uma “moléstia de caráter maligno” em Belém, que em seguida assolou a Bahia e o Rio de Janeiro⁹⁵. Na *Exposição feita ao Excellentíssimo Senhor Presidente da Província do Amazonas*, publicada em 1856, fez-se referência à moléstia:

“O Vapor Tapajós, que ancorou no porto d’esta Cidade a 9 de Junho do anno passado foi o portador de desagradavel noticia, de que no Pará tinha apparecido uma molestia de character mortifero, que os Profissionaes a classificavão de Cholérina; dei as precisas providencias para que fossem examinadas 40 praças de linha, que vierão no referido Vapor, visto se acharem algumas doentes, e sendo recolhidas ao Quartel se restabelecerão sem incidente algum.”⁹⁶

Em outro trecho, menciona-se a exata denominação:

“(...) a chegada do Vapor Marajó no fim do referido mez de Junho causou mui desagradavel sensação, visto que no Pará se havia conhecido que a molestia reinante era o Cholera-morbus (...).”⁹⁷

Com esses problemas de saúde pública que se seguiram aos problemas de ordem política, o processo de expansão e desenvolvimento urbano de Belém permaneceu estagnado por um longo período. O próprio número de habitantes da capital do Pará teve um aumento pouco expressivo. Eram 24.500 habitantes nas primeiras décadas do século XIX, à época da visita de

94 BELTRÃO, Jane Felipe. *Cólera, o flagelo da Belém do Grão-Pará*. Belém: Goeldi: UFPA, 2004. p. 79.

95 Idem, *ibid.*, p. 79.

96 MIRANDA, Manoel Gomes Corrêa de. *Exposição feita ao Excellentíssimo Senhor Presidente da Província do Amazonas*. Manaus: Typographia de F. J. da S. Ramos, 1856. p. 3.

97 Idem, *ibid.*, p. 4.

Spix e Martius – entre 1817 e 1820⁹⁸. Em 1848, Alfred Wallace relata a existência de uma população de cerca de 15.000 habitantes⁹⁹. Henry Bates, que esteve em Belém entre 1850 e 1851, observa essa redução no número de habitantes (de 24.500 em 1819 para 15.000 em 1848), que atribui às “*rebeliões, provocadas pelo ódio existente entre brasileiros e portugueses*”¹⁰⁰. Finalmente, em 1859 havia 25.000 habitantes em Belém do Pará – um número bastante reduzido, levando-se em consideração que em 1819 eram 24.500 os habitantes da cidade¹⁰¹.

Somente com a produção e exportação do látex, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, Belém passou por um processo de transformação urbana mais amplo ao se tornar o principal porto de escoamento dessa produção¹⁰². Esse processo abrangeu a pavimentação das ruas¹⁰³, o alinhamento das construções, a ornamentação de antigas praças, a construção do Mercado Municipal (entre 1860 e 1870) e de outros edifícios públicos¹⁰⁴, a implantação do sistema de iluminação a

98 SPIX & MARTIUS, *Op. cit.*, p. 25.

99 WALLACE, *Op. cit.*, p. 17.

100 BATES, Henry Walter. *Um naturalista no rio Amazonas*. Trad. Regina Régis Junqueira. São Paulo: Edusp, 1979. p. 21. (Primeira edição: 1863).

101 v. ROCQUE, Carlos. *História geral de Belém e do Grão-Pará*. Belém: Distribel, 2001. p. 62.

102 VEIGA, *Op. cit.*, p. 25.

103 A primeira rua de Belém a ser calçada foi a rua da Paixão, ainda em 1757. Mas esse calçamento era precário, feito de pedras irregulares de grés ferruginoso. Apesar de sua precariedade, continuou sendo empregado até a segunda metade do século XIX. Somente em fins do oitocentos esse tipo de pavimentação foi substituído por paralelepípedos de granito, importados do exterior – da mesma forma que as luminárias e outros equipamentos urbanos. (“As primeiras ruas de Belém”. In: BARATA, *Op. cit.*, p. 376)

104 v. VICENTINI, Yara. *Cidade e história na Amazônia*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU-USP, 1994. p. 104. No *Relatório do Segundo Vice-Presidente da Província do Grão-Pará*, publicado em 1870, lê-se: “A província está empenhada com obras de grande importância. O palacete para repartições publicas, (...) o novo caes de Belem, (...) o teatro de N. S. da Paz, (...) o encanamento d’agua potavel (...) formão sem duvida uma galeria importante de obras que hão

gás carbônico¹⁰⁵ e de um sistema mecânico de abastecimento de água¹⁰⁶, bem como a reformulação dos planos urbanísticos

de trazer grande utilidade e embelesamento para esta província, tão pobre de edifícios públicos.” (Relatorio do Segundo Vice-Presidente da Província do Gram-Pará. Pará: Typographia do Diario do Gram-Pará, 1870. p. 6-7)

- 105 Em relação à iluminação, sabe-se que durante todo o período colonial e nos anos seguintes à Independência, a cidade de Belém não possuiu qualquer tipo de iluminação pública. Somente em 1838 foi aprovada uma lei que autorizou a compra de 150 lampiões e armações de ferro, que chegaram da Inglaterra em 1840 – ano que marcou o início da iluminação pública na cidade, com os lampiões bastante espaçados uns dos outros, e suspensos nas esquinas das ruas. (v. “A iluminação pública”. *Folha do Norte*, 26.03.1915. In: BARATA, Mario. *Formação histórica do Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1973. p. 359-60). Em 1855, o governo contratou a iluminação a petróleo (então denominado gás líquido), permanecendo também a iluminação a azeite de iandiroba. Eram 140 lampiões para iluminação a petróleo e 140 para iluminação a azeite, totalizando 280 lampiões distribuídos pela cidade. (Idem, *ibid.*, p. 360) Em 1861, esse tipo de iluminação (a petróleo e azeite) foi substituído pela iluminação a gás carbônico, inicialmente com 700 combustores, atingindo-se o número de 1639 em 1887. Em fins do século XIX, mais precisamente no ano de 1896, foi inaugurada a iluminação elétrica em Belém, que passou a ser iluminada por cerca de 1.800 lâmpadas incandescentes. (v. BARATA, *Op. cit.*, p. 361). Ou seja, até 1840 a cidade de Belém não conheceu qualquer tipo de iluminação pública. De 1840 a 1896, foi iluminada por lampiões a azeite, a petróleo e a gás carbônico, e antes de findar o século XIX já possuía iluminação elétrica.
- 106 No que diz respeito ao sistema de abastecimento de água, até fins do século XIX, quando foi implantado o processo mecânico de abastecimento iniciado pela Companhia das Águas do Grão-Pará, composta essencialmente por técnicos ingleses (denotando mais uma vez a influência europeia nas transformações urbanas), foram empregados na cidade poços e fontes para atender à população. (v. MEIRA FILHO, Augusto. *Evolução histórica de Belém do Grão-Pará: fundação e história*. vol. II: O século XVIII. Belém: Grafisa, 1976. p. 776) Havia em 1840 dez poços públicos, localizados em áreas quase pantanosas, nos arredores da cidade. Seis eram forrados de pedra e quatro possuíam estrutura de madeira. Além destes, havia os poços particulares, cujas águas eram vendidas por seus proprietários. (BELTRÃO, *Op. cit.*, p. 221) Segundo Jane Felipe Beltrão, a discussão sobre a qualidade das águas era constante em Belém, e causava polêmica entre os médicos da cidade. (Idem, *ibid.*, p. 222). Os primeiros estudos para a implantação de chafarizes na área urbana datam de 1840, mas em 1855, à época da cólera, ainda não havia chafariz na capital do Pará. (Idem, *ibid.*, p. 222) A ausência de

da capital¹⁰⁷. Observa-se assim um progresso considerável em um espaço de tempo relativamente curto, especialmente no que concerne às melhorias urbanas – quase sempre tardias em relação às cidades da costa leste¹⁰⁸.

No centro-oeste do país, algumas cidades surgiram no século XVIII como resultado das Bandeiras e da descoberta do ouro, sendo este o caso de Cuiabá¹⁰⁹, no Mato Grosso, e de Goiás Velho (ou Vila Boa de Goiás), em Goiás. Mas nem sempre, esgotado o minério, essas cidades continuaram apresentando um desenvolvimento econômico ou mesmo uma expansão urbana expressiva. Parte delas permaneceu praticamente estagnada

um sistema de abastecimento de água adequado certamente contribuiu para a disseminação da moléstia nesse período. Mas seriam necessárias ainda algumas décadas para que fossem tomadas as devidas providências em relação a esse problema de ordem pública.

107 VEIGA, *Op. cit.*, p. 21.

108 Contrariamente às obras de pavimentação das ruas e de implantação de um sistema de abastecimento de água mais conveniente, as obras de drenagem e aterro de algumas áreas da cidade, bem como o início da arborização urbana, não foram tardios em comparação às outras cidades brasileiras. Ainda à época do Conde dos Arcos (que governou a Província do Grão-Pará de 1803 a 1806), foram relatadas obras de drenagem e aterro de ruas e estradas de Belém. (MEIRA FILHO, *Op. cit.*, p. 785) E em meados do século XIX, Jerônimo Coelho deu continuidade ao processo de arborização urbana em Belém, determinando o plantio de diversas mangueiras ao longo das ruas da cidade. (Idem, *ibid.*, p. 789) Na arquitetura também se observa uma antecipação na difusão do neoclássico (ou do “barroco-luso-tropical”) nas obras assinadas por Antonio José Landi – casas, igrejas, capelas e palacetes que conferiram um tom peculiar a essa cidade situada ao norte do país. (v. MEIRA FILHO, *Op. cit.*, p. 844)

109 Em 1718, Pascoal Moreira Cabral Leme descobriu o então mais “novo e riquíssimo eldorado” do Brasil: Cuiabá. (v. TAUNAY, Afonso de E. *História das bandeiras paulistas*. 3 .ed. São Paulo: Melhoramentos, 1975, Tomo I, p. 307 / Primeira edição: 1961). Quase dez anos depois, em 1726, Rodrigo César de Meneses desembarcou no “Arraial do Bom Jesus”, anunciando que este seria elevado a vila sob o título de “Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá” – o que aconteceu em 1727, com a instalação do pelourinho, o “símbolo consagrado das municipalidades”. (Idem, *ibid.*, Tomo II, p. 55)

no tempo e no espaço – à sombra de seus antigos sobrados.

Segundo Afonso Taunay, à época em que foi elevada a vila, em 1727, Cuiabá possuía “148 fogos dos quais alguns cobertos de telhas”¹¹⁰. Dois anos depois, parte considerável dos habitantes de Cuiabá, vendo esgotado o minério, retirou-se para o Rio de Povoado (o Tietê) e para terras de São Paulo¹¹¹. Essa característica histórica de rápida ocupação seguida de abandono não passou despercebida aos viajantes que estiveram na cidade nas primeiras décadas do século XIX, como Hercules Florence, que visitou Cuiabá entre 1825 e 1829:

*“Cuiabá deve sua fundação à grande quantidade de ouro que deu o terreno em que se assenta, cujas escavações e buracos atestam hoje quanto foi revolvido. Nos primeiros tempos dos descobrimentos dos paulistas encontraram-se ‘folhetas’ que pesavam até uma arroba, único incentivo que chamou uns sertanistas ávidos de riquezas e os impeliu em solidões desconhecidas, levando tão-somente espingardas, pólvora, bala e sal.”*¹¹²

E acrescenta adiante:

“A população não passa de 6.000 habitantes, (...) sem contar os índios mansos e muito menos os bravios. (...)

Tão pouca população provém de que não há 125 anos que Cuiabá foi descoberta e todos quantos procuraram essas terras atraídos só pela posse do ouro, uma vez conseguido esse fim, trataram de se ir embora para go-

110 TAUNAY, *Op. cit.*, Tomo II, p. 55.

111 *Idem, ibid.*, Tomo II, p. 55.

112 FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas: 1825 a 1829*. Trad. Visconde de Taunay. São Paulo: Cultrix: Edusp, 1977. p. 144. (Primeira edição: 1875).

zarem das riquezas ganhas em país mais civilizado."¹¹³

Por volta de 1850, Cuiabá era ainda uma “*pequena e pobre cidade incrustada no sertão, cuja população não chegava a onze mil habitantes entre homens e mulheres, livres e escravos*”¹¹⁴. As casas de Cuiabá, nesse período, eram muito simples, de adobe e de taipa, cobertas de telha, quase sempre térreas, com loja, sala, alcovas, varanda e cozinha¹¹⁵.

Na segunda metade do século XIX, os problemas mais sérios enfrentados pela cidade foram o desabastecimento da região, em virtude do bloqueio da navegação do Prata decorrente da Guerra do Paraguai, a enchente do rio Cuiabá, em 1865, e dois anos depois, em 1867, a epidemia de varíola¹¹⁶. Além destes, a cidade apresentava outros problemas como a questão do abastecimento de água potável. Os córregos e rios da cidade, que serviram de fonte de abastecimento de água por um longo período, tornaram-se local de despejo de lixo e dejetos com o aumento da população, tendo seu uso comprometido¹¹⁷.

A preocupação com a ordenação do espaço urbano, com o alinhamento das ruas, com a construção de calçadas, com o escoamento das águas usadas e com a eliminação do lixo e dos dejetos já constava no Primeiro Código de Posturas Municipais, de 1832¹¹⁸. Mas foi necessário ainda algum tempo para que esses problemas fossem resolvidos. A cidade de Cuiabá, devido ao

113 Idem, *ibid.*, p. 146.

114 VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Cativos do sertão: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá, 1850-1888*. Tese de doutoramento. São Paulo: FFLCH-USP, 1990. p. 35.

115 Idem, *ibid.*, p. 39.

116 Idem, *ibid.*, p. 19.

117 Para amenizar o problema, foram construídas bicas em alguns pontos da cidade. Em meados do século XIX existiam sete bicas em Cuiabá, todas localizadas na freguesia da Sé – número este insuficiente para atender a demanda. Havia também as cisternas nos quintais das residências; ainda assim era necessário recorrer aos córregos e mesmo ao rio Cuiabá. (Idem, *ibid.*, p. 40)

118 Idem, *ibid.*, p. 41.

esgotamento do minério, às enchentes, às epidemias e à guerra, foi uma das cidades brasileiras que permaneceram praticamente estagnadas durante o século XIX. Somente no século XX Cuiabá apresentou um desenvolvimento econômico e urbano considerável, tendo sua paisagem definitivamente transformada.

A busca pelo ouro e o esgotamento do minério também marcaram a história econômica e urbana de Vila Boa de Goiás¹¹⁹. Segundo Saint-Hilaire, foi tão-somente a existência do ouro que determinou a fundação desta cidade situada em área distante da costa, longe dos rios navegáveis da época, e de comunicação difícil com outras partes do Império¹²⁰.

“A distância enorme da província de Goiás aos portos do mar é, sem dúvida, a principal fonte de suas misérias; mas, pelo menos, se abriram estradas que permitem aos habitantes não ficarem sem comunicações com a costa e penetrarem nas partes mais remotas do interior. Sem falar numa infinidade de caminhos de menor importância, partem (1819) de Vila-Boa quatro estradas principais (...). Estas estradas, como a maior parte das do Brasil, foram traçadas sem nenhuma arte e, em seguida, quase que completamente abandonadas aos caprichos das estações (...); todavia, tais como são, parecem bastar às necessidades

119 A criação da vila deu-se em julho de 1739 – três anos depois de D. João V elaborar a carta régia que determinou a constituição de uma vila na povoação mais importante daquele território. (TAUNAY, *Op. cit.*, Tomo II, p. 116 e 239) D. Luís de Mascarenhas demarcou o lugar da praça principal, da igreja matriz, da câmara, da cadeia e dos principais edifícios. (v. TAUNAY, *Op. cit.*, Tomo II, p. 239) A implantação do pelourinho simbolizou a passagem do arraial a vila. Em 1818, por decreto promulgado por D. João VI, a vila foi elevada à categoria de cidade, passando a ser denominada Cidade de Goiás. (v. SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do Rio São Francisco e pela província de Goiás*. Trad. Clado Ribeiro de Lessa. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944, Tomo II, p. 77 / Publicação do resumo das viagens: 1822; publicação do texto completo: 1887).

120 SAINT-HILAIRE, *Op. cit.*, Tomo II, p. 78.

*atuais da província.*¹²¹

À época da visita de Saint-Hilaire, em 1819, as ruas da cidade, em geral largas e bem traçadas, possuíam pavimentação precária. O naturalista apresenta uma estimativa de cerca de 900 casas de argamassa e madeira, caiadas na frente e cobertas de telhas, várias delas com um andar além do rés-do-chão¹²².

Luiz D'Alincourt, que esteve em Vila Boa em 1811, caracteriza as casas de Goiás como "*mediócras e irregulares nos frontispícios, feitas de taipa*" e quase todas térreas¹²³. Este viajante calcula pouco mais de 700 fogos na cidade e cerca de 11.000 habitantes¹²⁴. Johann Emanuel Pohl, em sua viagem pelo Brasil nos anos de 1817 a 1821, também atribui a Goiás cerca de 700 casas – "*a maioria construída de madeira e barro, de um só andar*" – e uma população de "*9.424 almas*"¹²⁵.

Ferdinand Denis descreve a cidade de fins da década de 1820 do seguinte modo:

*"(...) Está situada num lugar baixo, nas margens do Rio Vermelho, que a divide em dois bairros quase iguais. Seus edifícios são grandes, mas não têm elegância nem muita solidez (...). A população inteira é avaliada em oito mil habitantes."*¹²⁶

Ou seja, esse viajante assinala um número de habitantes menor que o avaliado nas primeiras décadas do século XIX por

121 Idem, *ibid.*, Tomo I, p. 334-5.

122 SAINT-HILAIRE, *Op. cit.*, Tomo II, p. 79-80.

123 ALINCOURT, Luís d'. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo: Edusp, 1975. p. 95. (Primeira edição: 1825).

124 Idem, *ibid.*, p. 96.

125 POHL, Johann Emanuel. *Viagem no interior do Brasil empreendida nos anos de 1817 a 1821*. Trad. Milton Amando e Eugênio Amado. São Paulo: Edusp, 1976. p. 140-1. (Primeira edição: 1832-1837).

126 DENIS, Ferdinand. *Brasil*. Trad. João Etienne Filho e Malta Lima. São Paulo: Edusp, 1980. p. 347. (Primeira edição: 1838).

Luiz D'Alincourt ou mesmo por Johann Emanuel Pohl.

A leitura dos relatórios da Província de Goiás, publicados entre 1858 e 1888, evidencia o atraso em termos de desenvolvimento urbano em relação a outras cidades brasileiras de maior porte. As obras públicas mencionadas nos relatórios da década de 1860 referem-se à implantação de estradas de comunicação, ao reparo e calçamento de ruas, ao reparo de pontes e de edifícios públicos¹²⁷. A implantação de canos de esgoto aparece no relatório de 1876, ao lado de obras de reparo em canos d'água e de construção de sarjetas em certos pontos da cidade¹²⁸. Em relação à iluminação pública, no relatório de 1882 constata-se que a empresa Perillo & Viggiano e Cincinnato da Motta Pedreira, contratada para a iluminação da capital, teve seu contrato rescindido – de acordo com a resolução provincial n.660, de 31 de dezembro de 1881 – após distribuir cerca de 120 lâmpões pelas ruas de Goiás. Com isso, alguns moradores da cidade (96 cidadãos) passaram a custear a iluminação das principais ruas de Goiás Velho, onde estavam funcionando 48 lâmpões a querosene nesse período¹²⁹. Este fato, por si só, dá uma ideia da precariedade da municipalidade em determinadas áreas situadas mais ao interior do país. Percebe-se, assim, como era lento o processo de transformação urbana em algumas cidades brasileiras do oitocentos.

No extremo sul do Brasil, à semelhança do que acontecia ao norte, existiam “*florestas seculares, imensas e quase im-*

127 *Relatorios da Provincia de Goyaz*. Goyaz: Typographia Goyazense, 1858-1888. v. Relatórios, 1860-1870. No relatório de 1872, menciona-se o encanamento de uma nova vertente para o chafariz da praça Municipal e o calçamento da rua Direita. (Idem, 1872) No relatório de 1873, observa-se que teve continuidade a obra de calçamento da rua Direita (o calçamento desta rua levou mais de um ano para ser concluído) e iniciou-se o nivelamento de outras ruas, como a rua do Araguaia e a rua das Flores; além disso, foram substituídas as antigas bicas do chafariz da praça Municipal por torneiras vindas da Corte – obras relativamente simples para um relatório de fins do século XIX. (Idem, 1873)

128 Idem, 1876.

129 Idem, 1882.

penetráveis”, que impediam a comunicação com outras áreas¹³⁰. De tal forma que muitas vezes foram as “colonizações” germânica e açoriana que garantiram a ocupação de vários trechos dessa região. Os imigrantes vinham atraídos pelas possibilidades de enriquecimento em novas terras, estabelecendo-se em colônias quase sempre situadas nas proximidades dos rios – especialmente nas margens do Guaíba e do São Gonçalo. Jorge Salis Goulart defende a tese de que foi a proximidade dos rios que garantiu o crescimento dessa população. Para Goulart, Porto Alegre se tornou o grande empório do Rio Grande do Sul graças à sua localização – na margem do Guaíba; e Pelotas foi uma “*dádiva do São Gonçalo*” – não existisse este rio, afirma Goulart, as charqueadas teriam se estabelecido no Rio Grande¹³¹.

Enquanto na costa leste observa-se uma nítida influência da França e da Inglaterra ao longo do século XIX; ao norte do país constata-se a influência predominante de Portugal e da cultura indígena em princípios do oitocentos; e a centro-oeste percebe-se a influência dos próprios bandeirantes (no modo de vida, nos costumes, nas habitações); no extremo sul predominaram, no século XIX, as influências açorianas, germânicas e nórdicas, determinando formas distintas de concepção do espaço construído. As casas do sul construídas nessa época apresentam diversas particularidades nesse sentido.

Saliente-se ainda o fato de que muitas colônias que deram origem a cidades foram criadas durante o século XIX. As cidades do sul eram, portanto, ainda mais recentes que as cidades do centro-oeste do país, com algumas exceções. Como exemplo pode-se mencionar a cidade de Joinville, que apresenta uma pe-

130 GOULART, Jorge Salis. *A formação do Rio Grande do Sul*. Pelotas: Livraria do Globo, 1927. p. 2. Essas florestas a que se refere o autor são florestas de araucária – ou florestas ombrófilas mistas –, também denominadas “matas de araucárias”, em sua maior parte devastadas a partir de fins do século XIX.

131 Idem, *ibid.*, p. 8.

culiaridade histórica digna de nota.

As terras de Joinville faziam parte do dote da princesa Francisca Carolina, filha de D. Pedro I e de D. Leopoldina, que foi concedido ao príncipe de Joinville – François Ferdinand Philippe Louis Marie. Com a Revolução de 1848, o príncipe de Joinville e a princesa Francisca Carolina se refugiaram na Inglaterra e, diante de dificuldades econômicas, resolveram negociar a ocupação de suas terras no Brasil com o senador Cristiano Matias Schroeder, que pretendia fundar em Hamburgo uma nova empresa de imigração, denominada “Sociedade Colonizadora Hamburguesa” – ou “Sociedade Hamburguesa de Colonização”¹³².

Em maio de 1850, desembarcaram, às margens do rio Cachoeira, os primeiros moradores da Colônia Dona Francisca – a qual deu origem à cidade de Joinville¹³³. As casas desses primeiros habitantes eram feitas de “troncos de palmitos ligados com cipó e cobertas com feixes de folhas de palmeiras”¹³⁴.

A Colônia Dona Francisca formou-se basicamente com imigrantes suíços, noruegueses e alemães¹³⁵. Como se tratava de uma colônia criada por uma Sociedade Colonizadora, de tempos em tempos eram elaborados relatórios com um registro do número total de colonos e do número total de habitações na vila e na zona rural. Assim, observa-se no relatório de 1856 que havia 1.428 colonos nessa área e 68 casas na vila, além das 147 residências da zona rural¹³⁶. Em 1861, a população chegou a 3.050 colonos, existindo 689 casas habitadas na colônia, 465 ranchos e 134 casas no perímetro definido para a cidade de Joinville – essa área correspondia à sede da colônia, tendo sido integrada a

132 v. FICKER, Carlos. *História de Joinville: subsídios para a crônica da colônia de Dona Francisca*. 2. ed. Joinville: Imprensa Ipiranga, 1965. p. 15-36. (Primeira edição: 1965).

133 Idem, *ibid.*, p. 57-8.

134 Idem, *ibid.*, p. 59.

135 Idem, *ibid.*, p. 81.

136 Idem, *ibid.*, p. 180.

ela posteriormente, passando ambas a constituir o mesmo aglomerado urbano¹³⁷.

Avé-Lallemant, que esteve na Colônia Dona Francisca em 1858, escreve sobre as estradas que cortavam a colônia em ângulos retos, formando quadrângulos que estavam parcelados em terrenos – quase todos com sua casa afastada da orla da estrada. De acordo com o viajante, eram cerca de setenta terrenos “*arejadamente espaçados, de modo que o conjunto das casas lembra[va] menos uma cidade do que as casas ajardinadas de um subúrbio rico*”¹³⁸.

*“Esta graciosa cidadezinha composta de casas ajardinadas chama-se Joinville. É o ponto central de toda a colônia, a residência da nova pequena Alemanha que se está formando (...).”*¹³⁹

Além da história e da forma de ocupação peculiares, outras particularidades marcaram a Colônia Dona Francisca. Em primeiro lugar, a organização em sistema de Comuna, cujos atos comunais eram absolutos desde que não estivessem em contradição com as leis brasileiras ou com os estatutos da Sociedade Colonizadora¹⁴⁰. Em segundo lugar, a proibição do trabalho escravo nas terras cedidas pelo príncipe de Joinville à Sociedade Colonizadora de Hamburgo – iniciativa que partiu da direção da sociedade que solicitou a medida proibitiva ao Imperador D. Pedro II em 1849¹⁴¹.

Em 1867, Joinville ainda não era servida por uma rede de

137 Idem, *ibid.*, p. 71 e 223.

138 AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagens pelas províncias de Santa Catarina, Paraná e São Paulo* (1858). Trad. Teodoro Cabral. São Paulo: Edusp, 1980. p. 181. (Primeira edição: 1859).

139 Idem, *ibid.*, p. 182.

140 v. LOBO, Marinho de Souza. “Colônia Da. Francisca – fundação e desenvolvimento nos primeiros anos”. In: *Álbum histórico do centenário de Joinville, 1851-1951*. Curitiba: Gráfica Mundial Ltda., 1951. p. 29.

141 v. HERKENHOFF, Elly. “Escravos Joinvillenses”. *Arquivo Histórico de Joinville*, vol.5-6, 1988. p. 9.

água. Os moradores utilizavam as águas do ribeirão Matias para beber, cozinhar e lavar roupa¹⁴². A instalação dessa rede ocorreu apenas em 1885¹⁴³ – uma instalação tão tardia quanto a do sistema de iluminação pública, posterior a 1899, quando foi aprovada a verba para a iluminação da cidade. Por esses tempos, a população do município já era calculada em cerca de 19.000 habitantes¹⁴⁴.

Além das cidades que resultaram da implantação de colônias de imigrantes europeus, havia outras cidades ao sul do país de formação extremamente recente no século XIX. Entre elas, Pelotas¹⁴⁵, que chegou a ser quase tão importante quanto Porto Alegre nesse período.

O traçado em grelha de Pelotas – tão distinto da cidade tradicional brasileira – foi definido nas primeiras décadas do século XIX. Em mapa de 1835, observam-se as ruas retilíneas e os quarteirões em forma quadrangular ou retangular repetindo-se ao longo do núcleo urbano¹⁴⁶.

Entre 1820 e 1821, Saint-Hilaire esteve em Pelotas (então

142 FICKER, *Op. cit.*, p. 25. Os trabalhos para a instalação da rede de água potável tiveram início dez anos depois, em 1877 – ano em que a sede da Colônia Dona Francisca, Joinville, foi elevada à categoria de cidade. (Idem, *ibid.*, p. 299-300) De acordo com o Relatório da Sociedade Colonizadora de 1877, a população da colônia nesse período era de 9.298 pessoas, das quais 1.158 moravam em São Bento. (Idem, *ibid.*, p. 301)

143 FICKER, *Op. cit.*, p. 323.

144 Idem, *ibid.*, p. 359-61. A inauguração da luz elétrica em Joinville ocorreu apenas no século seguinte, em 1909, sendo motivo de solenidade e noticiados. (v. “Energia elétrica em Joinville – inauguração dos serviços. In: *Álbum histórico do centenário de Joinville, 1851-1951*. Curitiba: Gráfica Mundial Ltda., 1951. p. 136)

145 A origem da cidade de Pelotas remonta à união das terras compreendidas entre o arroio Grande e o rio Piratini em fins do século XVIII. (v. SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A arquitetura das charqueadas desaparecidas*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAUUSP, 1998. p. 53) Com o crescimento econômico advindo das charqueadas, a comunidade ali existente se organizou, solicitando, em 1810, a criação de uma freguesia – que se efetivou em 1812. (Idem, *ibid.*, p. 58) Em 1830, a freguesia foi elevada à categoria de vila (Vila de São Francisco de Paula) e, em 1835, tornou-se cidade. (Idem, *ibid.*, p. 58)

146 Idem, *ibid.*, p. 61.

denominada “povoação de São Francisco de Paula”), onde constatou esse traçado retilíneo das vias:

*“(...) seguimos para a aldeia, distante, já dito, meio quarto de légua do Rio São Gonçalo e situada em vasta planície. É sede da paróquia e conta para mais de 100 casas, construídas segundo um plano regular de edificação da aldeia. As ruas são largas e retas. A praça em que fica a igreja é pequena porém muito bonita. A frente da maior parte das casas é asseada.”*¹⁴⁷

Esse detalhe também não passou despercebido a Nicolau Dreys, que esteve na cidade em 1839:

*“As ruas principais da cidade de Pelotas seguem quase todas uma direção perpendicular ao rio de S. Gonçalo; são largas e direitas, com seus competentes lajeados no correr das casas (...).”*¹⁴⁸

Décadas depois, por volta de 1865, o traçado retilíneo das ruas da cidade continuava a chamar a atenção dos viajantes:

*“(...) Pelotas aparece aos olhos encantados do viajante como uma bela e próspera cidade. As suas ruas largas e bem alinhadas, as carruagens que as percorrem (...), sobretudo os seus edifícios (...) com as suas elegantes fachadas, dão ideia de uma população opulenta.”*¹⁴⁹

Havia então na cidade cerca de 10.000 habitantes – núme-

147 SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*, 1820-1821. São Paulo: Edusp, 1974. p. 69. (Publicação do resumo das viagens: 1822; publicação do texto completo: 1887).

148 DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1961. p. 117. (Primeira edição: 1839).

149 CONDE D'EU. *Viagem militar ao Rio Grande do Sul*. São Paulo: Edusp, 1981. p. 134-5. (Primeira edição: 1936).

ro reduzido se comparado a cidades brasileiras de maior porte, mas que não distava muito do contingente populacional de Porto Alegre, capital da província do Rio Grande, que estava em torno de 17.000¹⁵⁰. O Conde D'Eu observa, em seu relato de viagem, “*que os 10 anos da guerra civil, 1835-1845, foram especialmente para Pelotas um período de misérias e de estacionamento*”¹⁵¹.

Segundo o *Almanaque Literário e Estatístico da Província do Rio Grande*, a população da cidade de Pelotas em 1888 era de cerca de 25.000 habitantes, distribuídos em aproximadamente 4.000 edifícios – o que demonstra um crescimento populacional pouco expressivo mesmo nas últimas décadas do século XIX (Porto Alegre, a essa altura já apresentava uma população de cerca de 44.000 pessoas)¹⁵².

Em 1900, o engenheiro civil Alfredo Lisboa publica seu *Projeto de Esgotos da Cidade de Pelotas*, complementado pelo *Projeto do Novo Abastecimento de Água*. Nesse texto, o engenheiro apresenta um panorama detalhado da cidade de Pelotas na passagem do século XIX para o século XX. Caracteriza as ruas da cidade como largas e relativamente alinhadas, interceptando-se em ângulos quase retos¹⁵³ e conformando quadras

150 CONDE D'EU, *Op cit.*, p. 135.

151 Idem, *ibid.*, p. 135.

152 RODRIGUES, Alfredo Ferreira (org.). *Almanak Litterario e Estatístico da Província do Rio Grande do Sul para 1889*. 2. ed. Pelotas: Typographia da Livraria Americana, 1889. p. 263 e 266. Dois anos depois, segundo o recenseamento de 1890, a cidade de Pelotas apresentava uma população de 37.256 habitantes – enquanto em Porto Alegre eram 52.186. (v. RODRIGUES, Alfredo Ferreira (org.). *Almanak Litterario e Estatístico da Província do Rio Grande do Sul para 1895*. Rio Grande: Livraria Americana, 1895. p. 233)

153 LISBOA, Alfredo. *Projeto de esgotos da cidade de Pelotas*. Pelotas: Livraria Universal de Echenique Irmãos & Cia., 1900. p. 9. A largura média dessas ruas, segundo Alfredo Lisboa, era de 17,60 metros, incluindo-se os passeios de 1,55 metro cada um. Eram poucos os largos e praças da cidade, destacando-se a praça da República, com mais de três hectares de superfície e a praça Júlio de Castilhos, onde se delineava um “futuro

ou quarteirões retangulares dentro do perímetro urbano¹⁵⁴.

No início de 1899, existiam 4.731 edifícios na cidade, dos quais 4.146 eram térreos, 415 assobradados e 170 “de sobrado”, havendo quarteirões a leste e a sul onde não se encontrava edificação alguma¹⁵⁵. O engenheiro afirma que eram péssimas as condições de higiene na maior parte das habitações, uma vez que eram baixas, sem ventilação e edificadas sobre um solo impregnado de matérias orgânicas¹⁵⁶.

À insalubridade, o engenheiro acrescenta a escassez de água potável. A Companhia Hidráulica Pelotense não conseguia atender a demanda por água na cidade. Os moradores muitas vezes utilizavam as águas das chuvas armazenadas em cisternas e a água retirada de poços ou cacimbas existentes nos quintais das residências – nociva à saúde pública por estar poluída pelas infiltrações do conteúdo dos sumidouros¹⁵⁷.

Em 1900, a cidade de Pelotas ainda não possuía rede de esgoto e sistema de água potável apropriado à população. O calçamento das ruas era feito com materiais de baixa qua-

parque”. Lisboa destaca também a avenida Bento Gonçalves, com seus 42 metros de largura, toda arborizada e ladeada por “villas e cottages, circundados de jardins”. (Idem, *ibid.*, p. 9). O sistema de calçamento empregado naquele momento era o de “alvenaria com pequenas pedras de granito, mais ou menos faceadas em prismas, colocadas sobre camada de areia grossa”. (Idem, *ibid.*, p. 9) As calçadas eram compostas de lajes de grés vermelho, proveniente de Porto Alegre – sistema que estava sendo substituído pelo de ladrilhos de cimento fabricados na própria cidade. (Idem, *ibid.*, p. 10)

154 LISBOA, *Op. cit.*, p. 10. Segundo Lisboa, havia 194 quarteirões nessa área em 1900.

155 Idem, *ibid.*, p. 10.

156 Idem, *ibid.*, p. 11. Havia uma empresa encarregada da remoção dos dejetos e águas servidas, cujo contrato estaria em vigor até que se implantasse a rede de esgotos. Essa empresa era aparelhada com veículos apropriados e vasilhames distribuídos aos assinantes – cerca de 1.700, correspondendo a pouco mais de um terço das habitações. A população não atendida por esse serviço lançava os dejetos nos quintais, em fossas ou sumidouros e, por vezes, até nas sarjetas. (Idem, *ibid.*, p. 11)

157 Idem, *ibid.*, p. 11.

lidade e as construções não apresentavam boas condições de higiene – à exceção das *villas* e *cottages*, circundadas por jardins. Dos quase cinco mil edifícios da área urbana, apenas 170 eram sobrados, persistindo a predominância de casas térreas na cidade. E o traçado em grelha de princípios do oitocentos continuava sendo um aspecto marcante de sua paisagem urbana.

Observa-se assim que, se por um lado, as cidades litorâneas do nordeste e do sudeste do país, como Rio de Janeiro, Salvador e Recife, apresentaram um desenvolvimento urbano marcante ao longo do século XIX, com a pavimentação e a abertura de novas vias, a implantação de sistemas de abastecimento de água e de coleta de esgoto, o plantio de árvores no espaço urbano, a iluminação das ruas e alterações na arquitetura acompanhadas de novas formas de implantação das construções no lote, esse mesmo processo ocorreu de maneira mais lenta em outras cidades brasileiras.

Ao norte do país, a floresta limitou e por vezes impediu o contato por terra de vilas, povoados e cidades com outras áreas do Brasil, sendo muitas vezes o rio o único meio de comunicação entre uma povoação e outra.

No extremo sul, verifica-se fato semelhante, com a floresta (ou mata) de araucária de certa forma segregando as cidades em relação a outras áreas do país e os rios servindo de meios de comunicação quase exclusivos.

No centro-oeste, o contato por terra com outras cidades brasileiras era possível apesar das dificuldades encontradas; entretanto, muitas das vilas e povoações criadas no século XVIII em decorrência do ouro passaram por um processo de estagnação ou mesmo de decadência econômica no século XIX, sem falar nos problemas advindos da Guerra do Paraguai – país localizado às margens dessa área do Brasil.

Se o Rio de Janeiro cresceu vertiginosamente, Salvador e Recife apresentaram um crescimento considerável em comparação com outras cidades brasileiras, e São Paulo teve

sua paisagem sob diversos aspectos alterada, principalmente a partir das últimas décadas do século XIX, as cidades brasileiras situadas em pontos mais distantes dessa faixa litorânea devem ser consideradas tendo em vista suas peculiaridades históricas e geográficas. Eram em alguns casos cidades recentes – ou recentíssimas; em outros, cidades isoladas pela densa floresta, muitas vezes apartadas das influências da Corte. Suas construções eram quase sempre mais simples, erguidas com os materiais disponíveis no entorno: terra, madeira, folhas de palmeira e outros tipos de vegetação. Apenas algumas cidades do norte, como Belém, apresentaram construções de pedra – que vinha de Portugal, como lastro de navios, seguindo em embarcações pelo rio com destino a núcleos urbanos mais distantes do litoral. As mudanças arquitetônicas levaram mais tempo para se processar nessas localidades – em Manaus, por exemplo, ocorreram nas últimas décadas do século XIX, à época do apogeu da borracha; em Cuiabá e Goiás Velho não foram verificadas mudanças profundas nesse período – Goiás Velho ainda hoje preserva parte de seu cenário arquitetônico do século XVIII, tendo se tornado patrimônio da humanidade; Joinville apresentou desde a sua fundação uma concepção arquitetônica distinta, sob influência alemã e anglo-saxônica, e Pelotas também teve de aguardar a entrada de um novo século para ter suas construções produzidas segundo novos parâmetros.

Considerando-se ainda que algumas dessas cidades se tornaram importantes centros urbanos no século XX, é possível imaginar o que aconteceu nas cidades menores, nas vilas menores, nas pequenas povoações, com pouco mais de dez ou vinte casas habitadas. Em uma cidade como Belém, por exemplo, a população esperou mais de um ano pela chegada de lampiões e combustores importados da Europa, décadas para a pavimentação ou calçamento das ruas com um material menos rudimentar e décadas para dar-se início à implantação de um sistema de abastecimento de água potável; imagine-se então o período de espera nas

pequenas povoações. Estas permaneceram por um longo tempo com suas ruas de terra, sem calçamento e sem iluminação pública, com poços e fontes fornecendo água a seus habitantes.

Os sobrados altos, com quatro, cinco ou seis pavimentos, foram característicos das cidades maiores, junto à costa leste do Brasil. Nas outras áreas do país, o sobrado atingiu no máximo três pavimentos; nas povoações e cidades menores, foram extremamente raros, predominando as casas térreas de taipa, de pau-a-pique e sapé, ou mesmo de pedra, com cobertura de telha vã. Este aspecto, por si só, levou à constituição de paisagens urbanas diferenciadas: no litoral, mais verticais; no interior, predominantemente horizontais; no litoral, os edifícios mais sólidos; no interior, um tipo mais vegetal de casa.

Em relação às ruas, observa-se que foram, na cidade brasileira, em geral estreitas e irregulares, tanto no litoral como no interior – à exceção de ruas de bairros e cidades que surgiram no século XIX, com um traçado mais regular, em grelha.

A arborização urbana surgiu com uma certa antecedência em Belém e Salvador, instituindo-se, posteriormente, quase como regra em cidades como São Paulo, Belo Horizonte e tantas outras onde as árvores passaram a ser plantadas com frequência no espaço público, especialmente nas ruas e praças. Por outro lado, os problemas de abastecimento de água, de coleta de esgoto e de iluminação pública foram quase uma constante na cidade brasileira do oitocentos. Em algumas cidades, as soluções começaram a ser aplicadas mais cedo, mas o crescimento urbano contínuo impediu que atendessem à demanda de um modo satisfatório (havia sempre os bairros e lugares favorecidos e os bairros e lugares desfavorecidos, em geral, as áreas mais pobres e mais distantes do centro); em outras cidades, as soluções chegaram tardiamente, o que dificultou ainda mais um adequado atendimento à demanda. Houve de fato um descompasso resultante de diferenças nos estágios de desenvolvimento econômico, da localização geográfica dos núcleos urbanos e de seu contexto histórico.